

様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和7年度第1回自転車のまちつくば推進委員会		
開催日時		令和8年(2026年)1月16日 開会 10:00 閉会 11:00		
開催場所		つくば市役所コミュニティ棟会議室1		
事務局(担当課)		都市計画部総合交通政策課サイクルコミュニティ推進室		
出席者	委員	松橋副委員長、原委員、藤田委員、田中委員、井上委員、篠委員、藤澤委員、岩切委員、矢部委員、永田委員、松島委員、柴田委員、中村委員代理、鈴木委員、大里委員、山田委員		
	その他	—		
	事務局	細谷次長、中村室長、柳田係長、河野主任、立川主事		
公開・非公開の別		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	2名
非公開の場合はその理由				
議題		(1) 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について (2) 自転車の交通反則通告制度について (3) シェアサイクル「つくチャリ」の提供エリアの拡大について		
会議録署名人		—	確定年月日	令和 年 月 日
会議次第	1	開会		
	2	副委員長挨拶		
	3	議事		
		(1) 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について (2) 自転車の交通反則通告制度について (3) シェアサイクル「つくチャリ」の提供エリアの拡大について		
	4	その他		
	5	閉会		
2 副委員長挨拶		<p>委員長がお休みのため、代わりに進行をさせていただく。今回は議事が3つ挙げられているが、採決を取って何かを議決するというよりも事務局から報告いただいた内容に対し、質問や意見を出していただく形である。関連して何か情報共有すべきことがあれば、議題に合わせて御紹介いただいても構わないし、最後に自転車のまちつくばに関連して最近あったことの報告をいただいてもいい。遠慮なく積極的に発言していただきたい。</p>		

3 議事 (○：委員 ●：事務局)

(1) 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について

●事務局 : 昨年度策定した自転車活用推進計画において、東大通り・西大通りを自転車ネットワーク補完路線として設定した。その際、委員各位より両大通りの路面の状況が芳しくないという意見をいただいていたので、実際の状況を調査したものを報告する。調査内容としては、当該区間を実際に自転車で走行し、路面の凹凸・根上がり、交差点における段差、走行箇所の幅員、構造物の状況等を調査したものである。調査範囲は東大通りの柴崎の交差点から大角豆の交差点まで片側約 7.1 km、西大通りの西平塚の交差点から稲荷前の交差点までの片側約 7.3 kmである。調査は令和7年11月から12月にかけて実施した。

調査の詳細は、東大通りを資料1-2、西大通りを資料1-3にまとめている。適宜確認していただきたい。走行の所感としては、東大通りは概ね走行に支障のある区間は少なかったように思う。当然、根上がりが全くないとか、道が荒れていないというわけではないが、レーン内で避けて通行できる場所が殆どであり、スピードを出さない限りは危険がないという印象であった。一方で、西大通りについては資料1-1の2の表にあるとおり、走行が困難な箇所が複数見受けられた。まずは西平塚交差点から東平塚交差点にかけては非常にひび割れが目立ったり、植生が繁茂しレーンが狭くなっている箇所があったりするなど、走行が困難であった。続く蓮沼橋から古内交差点、古内交差点から大学西にかけても同様である。また、吾妻西交差点の北側から吾妻西交差点にかけても広範囲にわたって舗装が老化し、歩行者レーンとの間に大きな段差ができるなど、走行に支障があった。

調査の所感としては以上だが、今回の調査結果を受けて、道路管理者である茨城県土浦土木事務所に結果を共有した。つくば市で補修していくことは難しいので、今後も危険箇所等を把握した際には情報共有していきたいと考えている。

○副委員長：質問があればお願いしたい。

○委員 : 非常に貴重な調査結果であると思うが、その上で、今回、道路管理者に情報共有していくとのことだったが、その先をどうするのか。情報共有をしたものの、管理者側で優先度が低いと判断し、整

備につながらない可能性がある。適切な自転車通行空間が整備されるよう、適切にフォローしていく必要があると考える。言いっぱなしで終わらないようにしてほしい。また、計画策定にあたって危険箇所のアンケートを取っていたと思う。今回の調査では根上がり等が中心であったが、アンケートで上がった危険箇所や危険を感じる要素についても調査しておくべきだと思う。それについても道路管理者に情報共有するとともに、整備状況についてフォローアップしていく必要がある。1点だけ確認したい。東大通りの調査内容の中で、自転車レーン内のボラードについて言及している箇所がある。これはレーン内にボラードがあるから衝突のリスクがあるから変えたほうがいいといった観点で調べたのか。資料に入れた趣旨について伺いたい。

●事務局 : お見込みのとおりである。レーン内にボラードのある箇所が1か所ではなく、広範であるうえ、夜間や視界が悪い時に視認しにくく、危険であると考えたため資料に入れた。以前、委員会の中でボラードにぶつかってけがをした人がいるという話も聞いている。ただ、実際どこまでボラードを変えてほしいという要望ができるかはわからないところである。

○委員 : 以前の会議で言及があったかもしれないが、東大通り・西大通りのレーンは対面通行を意識して整備されているのか、それとも片側通行なのか。片側通行ならばそれが分かるようにマーキングで示すなど、整備の方針は決まっているのか。

●事務局 : 東大通り・西大通りでの歩道上の表示については、土浦土木事務所で方針を持っていると思うが、こちらで推測するに、すれ違うことのできるほどの幅員がないため、片側通行であると思われる。

○委員 : 進行方向を示すマーキング等も併せて整備できると良い。

●事務局 : いただいた御意見は土浦土木事務所にも共有したい。

○副委員長 : 今の点について、どれだけの幅員であれば双方向での通行が可能なのか基準が示されると良いと思う。東大通り・西大通りでも双方向の通行ができるだけの幅員がある箇所も存在するように思う。全

てが左側通行であれば大きく遠回りしなければならない箇所も出てくるだろう。それで不都合があるならば自転車通行空間の幅員を増やすといった整備もしていかないと実情に合わない気がする。そういった観点でも情報共有いただけるとありがたい。

○委員 : ボラードについて、ぶつかってけがをしてしまうという話はよく聞く。なぜそうなってしまうかという点、道の狭さや状況の悪さという点も理由としてあげられるが、一番は暗くて見えないケースだと考える。ボラード自体をどうにかするのも一つだが、夜でも目立つよう、光る何かを張るなど、対策をしてもいいと思う。

○副委員長 : 西大通りの南側からつくば駅までつくチャリで走ることがある。先ほどの話では道が悪いところでも注意して避けて通れば大丈夫といった所感があったが、夜間だとよけることが難しいことも多い。そのため、一部分でも何か問題がある場合は修繕の対象になればいいと感じた。探せば通行に支障がない箇所があるという状態では不十分な状態であると感じる。あと、自分で走っていると、かごから荷物がはねてしまわないか心配になる場面もある。即座に危険というわけではなくとも、子どもを後部座席乗せていたら地面の凹凸により子どもが跳ねてしまうとか、買い物かごの卵が割れてしまう心配がある。そういった心配がなくなるように、自転車で買い物して安心して帰ることができるという観点でも考えてほしい。危険でなければいいというわけではないという点は心にとめてもらいたい。

●事務局 : そういった項目は必要だと思うので、検討して入れていきたい。

(2) 自転車の交通反則通告制度について

○副委員長 : 本件について、つくば警察署交通課より説明いただきたい。

○委員 : 令和8年4月1日から自転車が交通反則通告制度の対象となったので、制度の紹介をさせていただく。お手元にチラシがあると思うが、こちらはつくば警察署と交通安全協会が協力して作成したものである。こういった販促物を使って周知に努めている。これまでの制度としては、自転車の違反については「赤切符」で対応してい

た。違反が罰金刑となるといったことは事件として調査していた。今回、反則行為をした場合は反則金を課される、自動車と同様の取扱いとなった。原則自転車の違反に対しては、指導・警告が基本であり、直ちに違反として取締り対象となるわけではない。直ちに取締り対象となる例として、携帯電話の使用があげられる。まず指導・警告を行い、それに従わない場合違反とされるものとしては、傘さし運転、ヘッドホン・イヤホンの使用等があげられる。もし、2つ以上の違反が重なった場合は、指導・警告がなく切符を切られることとなる。制度の対象となる16歳以上の者で、バイクを運転することのできる年齢と合わせている。ただし、携帯電話を使用して事故を起こした場合など、重大な過失がある場合は14歳から16歳の者でも事件の対象となる。現在、飲酒運転や携帯電話の使用による交通の支障を生じさせた場合については赤切符の対象となる。つくば市内で自転車利用の多い駅前や商業施設の前で取締りを行っているが、高齢者を除くほぼ全年齢でヘッドホン・イヤホンの使用が多く見受けられる。大学生以下の若い世代では傘さし運転や並進が多い。また、一時不停止が違反となることについては自転車に乗っている人の意識が薄い。こちら最初にも指導・警告がなされるが、連続して停止しなかった場合は反則行為の対象となる。先ほど夜間のボラードが見にくいという話もあったが、自転車と歩行者が接触する事故が立て続けに起こっている。こちら歩道徐行の違反となるが、あまり知られていないので、広報啓発したい。また、義務化されていないが、ヘルメットの着用による事故の減少、ダメージの軽減といった点についても丁寧に説明していきたい。

○委員 : 国道354線を走っていると、逆走が多い。ほとんどが中高生や外国人である。学生は学校での指導を徹底してほしい。また、外国人の対応もお願いしたい。悪質な違反を見つけた場合は市民の立場から注意していいものか。

○委員 : 学生・外国人の対応は力を入れている。学生については筑波大学など学校に訪問して広報している。また、高校入学予定者に対しても啓発に努めている。外国人については、外国人を多く雇用している企業、日本語学校を訪問して呼びかけを行っている。
違反者への声掛けはトラブルにつながるの、見かけた際は警察に通報してほしい。自転車を利用する方は日常的に利用している方

様式第1号

が多いので、同じ場所で違反を犯していることが多い。通報いただければ取締りに活用させていただく。

○委員 : 4月1日から制度がスタートするが、取締りの人員が足りていないように思う。パトカーでの巡回は多いが、自転車や二輪での巡回はあまり見ない。つくば市の場合、4月での出入りが多く、人の流れが活発になる。人員が少ない中、どのように対応していくのか。

○委員 : つくば管内に限らず、県警本部主導での広報啓発が第一となる。その次に各所での取組みとなるが、つくば署としては小中学校、企業を訪問するほか、自治会の会合に駐在所や交番の警察官が呼ばれることがあるので、啓発をしている。これ以外にも春の全国交通安全運動等で情報に触れる機会を創出するほか、県警として巡回連絡として全戸訪問を行っている。訪問に際して個別に情報提供できるようにしたい。

○委員 : 今回いただいた資料を提供してもらい、大学で配布したい。

○委員 : こちらのチラシについてはつくば署で作成しているものなので、在庫を確認し、お渡しできる分についてはお渡ししたい。

○副委員長 : 他にも配布したいという方がいると思う。事務局のほうで取りまとめ広くいきわたるようにつくば署と調整を進めていただきたい。

○委員 : 一時不停止の関係で伺いたい。つくば霞ヶ浦りんりんロードで一般道と交差する点において車と自転車どちらが優先となるか。

○委員 : 場所が分からないので何とも言えないが基本的には標識に則って行動してもらいたいので標識の有無によって行動が変わってくる。ただ、標識がなくても見通しが悪い場所では車と同様、徐行義務が生じるので、注意していただきたい。

○委員 : りんりんロードと車道が交差している場所で、どちらも止まれの標識がある際、自転車が車に道を譲ったら、車のほうが警察に捕まったという話を聞いた。そういった時はどう行動するのが正解なのか。

○委員 : 自転車は車両という扱いなので、車同士での譲り合いであれば優先道路が優先となる。基本的には車が優先となるという考え方。しかし、自転車の横断帯においては自転車が優先となる。自転車側が譲っても、運転手は待つ必要がある。警察としては積極的に取り締まるつもりはないが、お互いお見合いしたうえで双方が進んで衝突してしまうということは避けたいので、声かけしていただいたうえで、原則を覚えておいていただきたい。

(3) シェアサイクル「つくチャリ」の提供エリアの拡大について

●事務局 : 資料2を御覧いただきたい。まず、つくチャリの概要を説明させていただきます。つくチャリはつくば駅及び研究学園駅の半径2kmを中心とするエリアの公共交通を補完する移動手段を提供するものである。専用のアプリを用い、ポート間を自由に行き来することができるサービスで、51ポートで運用している。24時間利用可能で、専用のスマートフォンアプリを用いて貸出返却をする点が特徴である。令和3年10月から3年間の実証期間を経て、実績が堅調であることから令和6年10月から本格運用を開始している。現在の提供エリアはつくば駅・研究学園駅を中心とした半径2km圏域に重点を置いているほか、本格運用後は人口集中地区にも範囲を拡げている。実証期間中はポート23か所、本格運用後は51ポートで運用しており、ポート数は今後も増やしていきたいと考えている。利用件数は、実証期間中からほぼ右肩上がりが増加しており、1月から11月ころまでは利用が増えるが、冬季の利用は少なくなる傾向にある。令和6年10月から自転車・ポートの数をほぼ倍増させたことから、前年度比1.6~2倍程度まで増加している。利用の多いポート間の移動は、つくば駅・研究学園駅を貸出地点もしくは返却地点としている利用が多く見受けられる。現在提供しているエリアについては利用が堅調であることから、引き続きポートを増設していくが、より利便性向上を図るため、新たなエリアへの拡充が必要である。候補としては利用者アンケート等で要望が多かった万博記念公園駅・みどりの駅周辺を考えている。先述のとおり、駅を発着とする利用が多いこと、自転車再配置の効率性の観点から既存エリアと隣接していることが望ましいため、万博記念公園駅を中心とした半径2km圏内を新たな提供エリアとしたい。一方で、万博記念

公園駅周辺の利用については既存エリアと異なる利用方法も考えられるため、期間を限定して実施し、利用件数や自転車の稼働率を基に事業の評価・見直しを行う方針である。また、シェアサイクル事業の性質上、一定数のサイクルポートの整備が必要であることから、令和8年秋ごろを目標としてエリア拡大を実施したいと考えている。シェアサイクルの利用が増えることにより、車への依存を減らし、環境負荷の低減を目指すほか、エリアの拡大により、多くの人が気軽にシェアサイクルを利用し、移動のストレスを軽減し、生活の利便性向上につながるものであると考える。エリア拡大により利用者数を更に増やすことで地域社会とのつながりを深める効果もあると考えている。このような思いから、エリアの拡大を進めたいが、御意見を伺いたい。

○委員 :つくチャリは電動アシスト自転車ではないと思うが、筑西市では電動アシスト自転車を採用している。将来的に電動アシスト自転車を加える計画はあるのか。また、中心部で始まった電動バイクのようなシェアサービスとの関連はあるのか。

●事務局 :バッテリーの交換等のコスト等を考えて、電動アシスト自転車の導入は考えていない。つくば駅周辺で運用が始まった移動用小型車の時速6kmで走るモビリティサービス「つくモビ」については、市の科学技術戦略課が担当しており、現在実証実験中である。科学技術戦略課とは常時コミュニケーションをとっているため、実証実験の結果を受けてつくチャリとのすみ分け等を考えていく。

○委員 :つくチャリの事業が好調であり、稼働率をより高めていくことはいいことであるが、それによってこれまで公共交通機関を利用していた人が自転車に乗り換えただけ、ということも否定できないので、今まで車を利用していた人が自転車に乗り換えたとか、つくチャリが出来たから家に引き籠っていたけど外に出やすくなったとか、アンケートをとって裏付けをしていくとこの事業の良さが検証できるものとする。

●事務局 :おっしゃるとおりである。我々としても車からの転換という点を数字として出すことが出来れば理想的である。あくまでも予測だが、例えば朝の通勤時間に駅やバス停付近のポートまで利用する人

も見受けられ、これまで車で送迎をしてもらっていたと思われる人がつくチャリを利用している可能性がある。こうした予測もアンケート等により具体的な用途を聞き取ることで裏取りすることが出来ればいいと考えている。この事業はまだ契約期間が残っているので、期間中にアンケート等で数字が出せればと思う。

○副委員長：私は電車とバスで通勤しているが、バスが高校生でいっぱいになって乗ることが出来ない場合や、電車の乗り継ぎ時間に間に合わない場合、つくチャリを利用することがある。ずっとつくチャリを使うというよりも、朝は雨だったけど午後は晴れている際につくチャリを使おう、バスが混雑している時につくチャリを使おう、というように、選択肢が増えたことはありがたい。

○委員：学園の森にあるポートのそばをよく通るが、利用者が増えてきている印象である。ただ、相変わらず自転車が乗りにくいという声も聞く。以前の委員会で話があったように、乗りにくいから事故が少ないようであると伝えている。

○委員：利用者の多い時間帯等は分かるのか。また、万博記念公園駅周辺にエリアを拡大した際、どういった層が利用するかの見通しはあるのか。

●事務局：利用の多い時間帯はポートにもよるが、駅周辺のポートであれば分かりやすい傾向があり、平日の朝5時半から7時くらいまでと夕方17時から18時くらいまでが顕著に多い。休日についてはピークが二つに分かれるのではなく、お昼ごろが一番多くなるという傾向にある。万博記念公園駅周辺での利用については、駅を中心とした利用が多いものと思われるが、休日の利用や万博記念公園駅周辺から研究学園駅周辺への利用がどの程度なのかを見極める必要がある。エリアにとどまった動きになるのか、あるいは駅一つ分を跨いだ動きになるのか、検証していきたい。

○副委員長：万博記念公園駅周辺とみどりの駅周辺が候補となっている中で、まずは既存エリアと隣接している万博記念公園駅周辺から拡大していく方針だと思うが、段々につくばエクスプレス沿線にエリアが繋がっていくと駅間での利用も増える可能性がある。つくば市に

来訪した人たちが隣の駅まで、或いはその周辺に立寄る機会が創出されると思うので、つくばエクスプレス利用者と連動するような形でアピールしていけるとよいのではないかと。市民サービスというのが第一であると思うが、市民にばかり目を向けると、自転車の場所が偏る可能性があるため、街に来訪した人に使ってもらうことで効率的な利用が見込まれるし、自転車で走りやすい街としてのつくば市をアピールできるものと考えています。今後の動向に注目したい。

4 その他

○副委員長：つくば市通学路交通安全プログラムについて事務局から説明いただきたい。

●事務局：つくば市通学路交通安全プログラムについては、以前、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画策定にあたり、通学路における自転車の利用や自転車通行空間の整備について言及があったことから紹介する。このプログラムは文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁が全国の自治体に対し、関係部署が連携し通学路の安全点検を実施するよう要請したものであり、つくば市でもその要請に従って実施をしている。実施主体は通学路安全会議というものであり、国交省常陸河川事務所や茨城県土浦土木事務所、つくば警察署など、つくば市役所に留まらず、関連する行政機関を跨いで組織されている。基本的には合同で通学路を点検し、危険箇所を特定し、そこに対して各機関において対策を講じるもののため、自転車だけに注力しているものではないが、当然、自転車通学をしている中学生も多くいるし、小学校二校は自転車通学が認められているので、自転車利用の観点で危険箇所の把握や安全対策が実施されている。通学路の危険箇所を確認すると、どうしても幅員が狭いなどの理由で自転車通行空間を拡充する余地がないところが多い。そのため、まずは合同点検により危険箇所を把握し、可能な限りの安全対策を講じることが肝要である。自転車活用推進計画の中に記載しているのとおり、本プログラムと連携していきたい。

○委員：素晴らしい取り組みであると思うが、自転車を利用する中学生・高校生の意見が反映されているものかどうか、ネットワーク計画策定に際してはアンケートも取っていて、貴重な意見も多いと思うの

で、きちんとフォローアップして欲しい。

○副委員長：他に全体を通して委員から何か意見等はないか。

○委員：最近行っていることの紹介をしたい。筑波大学芸術系の授業の中で、10名ほどの学生と自転車活用推進の一環として自転車に特化した映画祭であるバイシクルフィルムフェスティバルに出展された映画の字幕を付けるボランティアを行った。我々はデンマーク発祥の「Cycling without age」という活動をテーマにした映画を担当した。この活動はカーゴバイクの前にお年寄りを乗せて走るというもので、老人ホームとサイクリング団体が連携して実施されている社会貢献である。私も実際にコペンハーゲンで体験したが、非常に素晴らしい取組みである思いつつも、インフラを考えると日本では難しいかもしれない。また、自転車に特化したフィルムフェスティバルというような、文化的側面から自転車に焦点を当てるといった活動を自転車のまちつくばとして実施していければ良いと思った。

○副委員長：他に何か発言はあるか。なければ、以上で本日の委員会を終了としたい。円滑な議事進行に感謝申し上げます。

以上

令和7年度(2025年度)第1回自転車のまちつくば推進委員会 次第

日時:令和8年(2026年)1月16日(金)
10時00分～

場所:つくば市役所コミュニティ棟 会議室1

1 開会

2 副委員長挨拶

3 議事

- (1) 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について
- (2) 自転車の交通反則通告制度について
- (3) シェアサイクル「つくチャリ」の提供エリアの拡大について

4 その他

- ・ つくば市通学路交通安全プログラムについて

5 閉会

<配布資料>

- 資料 1-1 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について
- 資料 1-2 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について(東大通り)
- 資料 1-3 自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について(西大通り)
- 資料 2 シェアサイクル「つくチャリ」の提供エリアの拡大について

参考資料

- ・ 自転車の交通反則通告制度について
- ・ つくば市通学路交通安全プログラム

自転車ネットワーク補完路線の路面状況調査について

自転車ネットワーク補完路線として位置づけている東大通り及び西大通りの通行環境について調査を実施した。

1 調査概要

(1) 調査内容

自転車で走行し、路面の凹凸・根上がり、交差点における段差、走行箇所の幅員などの構造物の状況等を調査した。

(2) 調査範囲

路線	区間	延長
東大通り	柴崎～大角豆	片側約 7.1 km
西大通り	西平塚～稲荷前	片側約 7.3 km

(3) 調査実施日

令和 7 年 11 月 26 日(水)：東大通り 北側区間 (柴崎～学園東)

令和 7 年 11 月 27 日(木)：東大通り 南側区間 (学園東～大角豆)

令和 7 年 11 月 28 日(金)：西大通り 北側区間 (西平塚～学園西)

令和 7 年 12 月 1 日(火)：西大通り 南側区間 「(学園西～稲荷前)

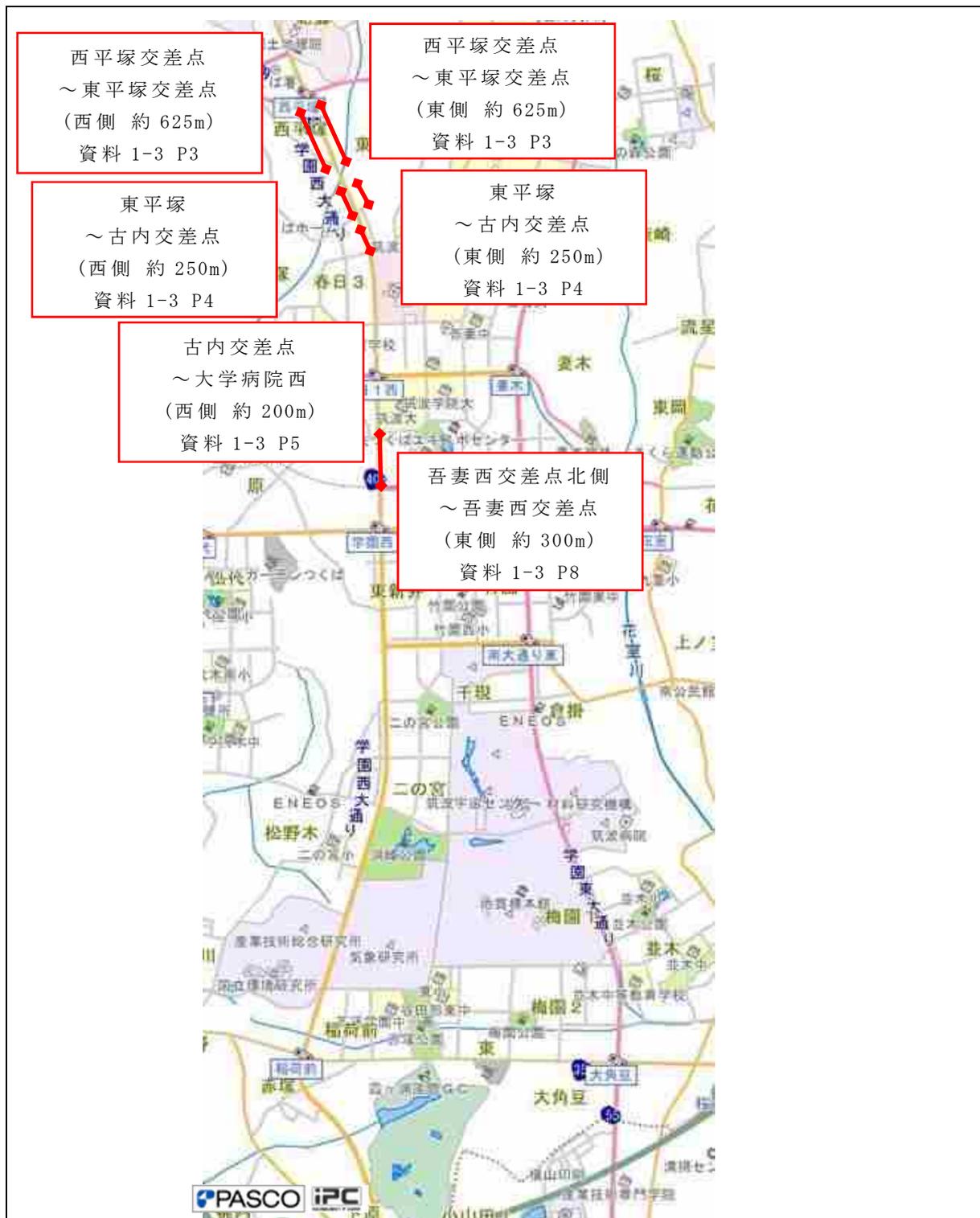
2 調査結果

今回の調査の結果、東大通りは概ね走行に支障のない区間が多く、部分的に補修が望まれる箇所がある程度であった。西大通りは自転車による走行に支障のある区間が一部ある状況であった。

特に走行に支障のある区間は以下のとおりである。

路線	区間	延長	原因	調査結果
東大通り	なし	—	—	—
西大通り	西平塚交差点 ～東平塚交差点	東側・西側 それぞれ 約 625m	広範囲にわたり舗装の 老化、剥がれ、ひび割れ、 植生の繁茂	資料 2-3 P3, 4
	蓮沼橋 ～古内交差点	東側・西側 それぞれ 約 250m	根上がり、舗装の老化	資料 2-3 P4
	古内交差点 ～大学病院西	西側 約 200m	ひび割れ、レーン内への 植生の侵入	資料 2-3 P5
	吾妻西交差点北側 ～吾妻西交差点	東側 約 300m	広範囲にわたる舗装の 老化、歩行者側との段差	資料 2-3 P8

特に走行に支障のある区間



自転車ネットワーク補完路線の
路面状況調査について
(東大通り)

●柴崎～天久保4丁目（西側）

走行評価：○

・柴崎交差点付近で補修に伴う段差があるが、避けて通行すれば走行に支障はなく、概ね路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



補修による段差

植生繁茂

路面劣化
(ザラザラ)

植生繁茂



断続的な根上り
(約10m)

●柴崎～天久保4丁目（東側）

走行評価：○

・柴崎交差点の南にレーン塗装の剥がれ、根上りはあるが走行に支障はなく、概ね路面はきれいで走行しやすい。

路面状況

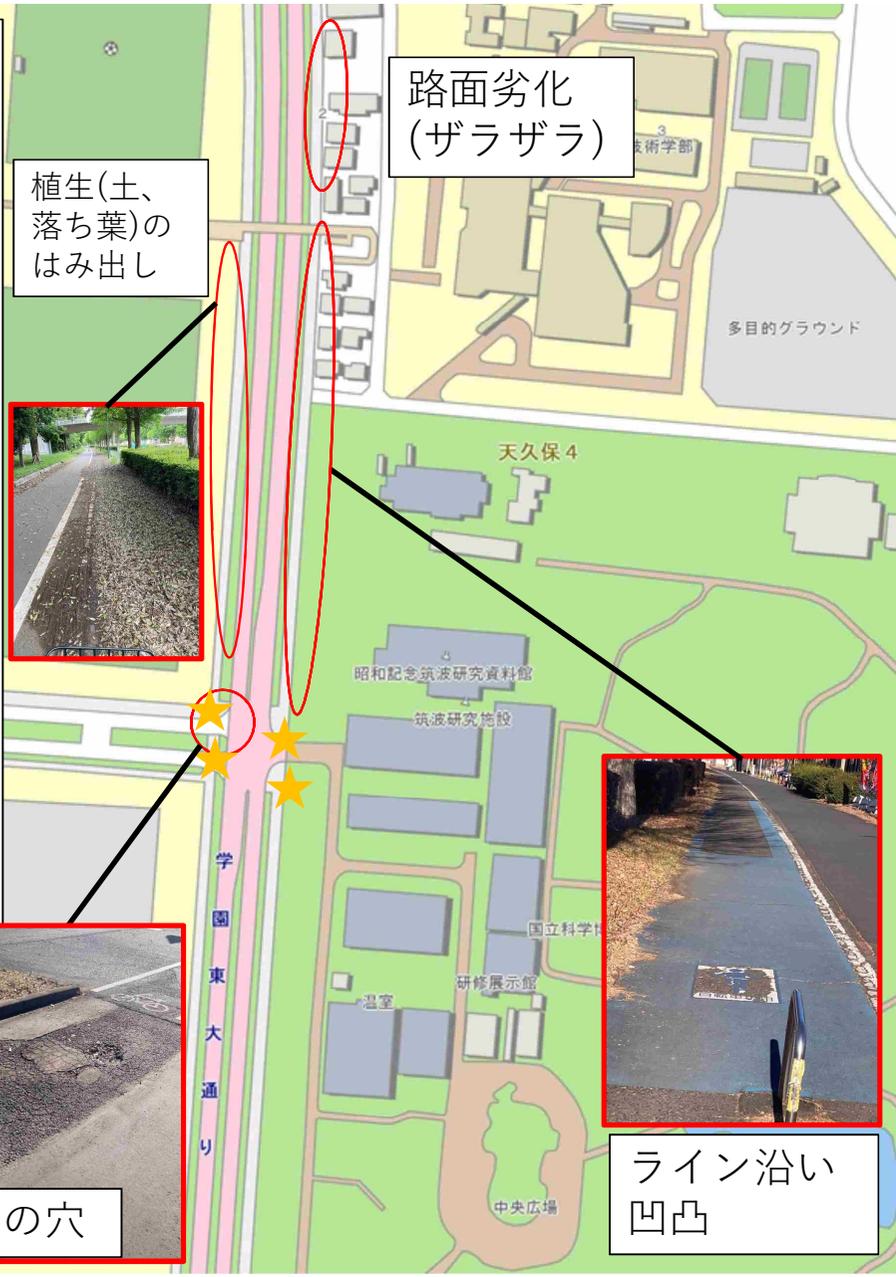


〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●天久保4丁目
 ～天久保2丁目北（西側）
 走行評価：△
 ・交差点内に大きなひび割れがあり、舗装が粗いが、走行に支障はない。また、左側は舗装がきれい。
 ・西側のみ街路灯あり。
 ・大学入り口の浮島に穴。

路面状況



植生(土、落ち葉)のはみ出し



路面劣化(ガラガラ)



ライン沿い凹凸



浮島の穴

●天久保4丁目
 ～天久保2丁目北（東側）
 走行評価：△
 ・概ね走行に支障はないが、白いラインに沿って凹凸あり。

路面状況



〈凡例〉

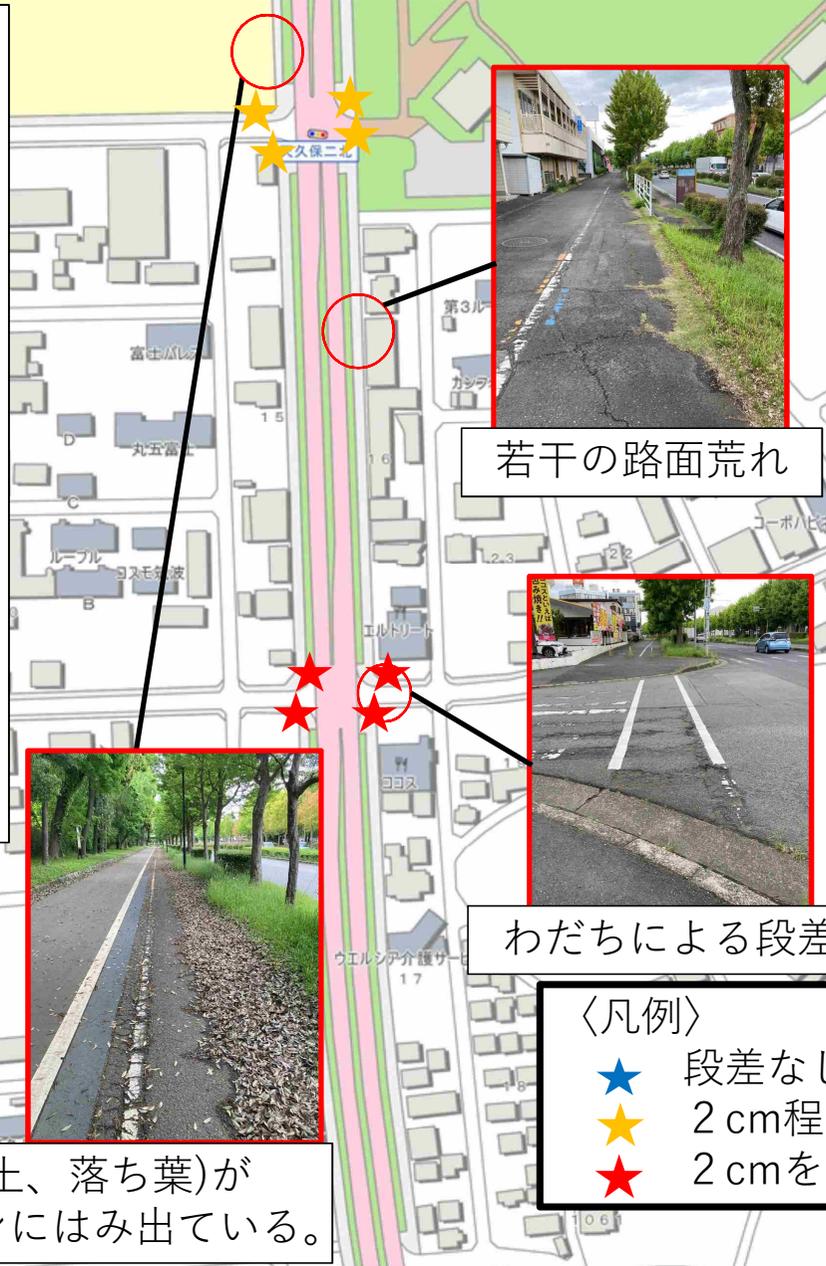
- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 天久保2丁目北～南 (西側)

走行評価：○

- ・一部植生のはみだしはあるものの走行しやすい。
- ・天久保2丁目南交差点で高い段差 (3～5cm) あり。

路面状況



若干の路面荒れ

わだちによる段差

植生(土、落ち葉)がレーンにはみ出ている。

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2cm程度
- ★ 2cmを超える

● 天久保2丁目北～南 (東側)

走行評価：○

- ・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。
- ・天久保2丁目南交差点で高い段差 (3～5cm) あり。

路面状況



● 天久保2丁目南～妻木（西側）

走行評価：△

・ 走行に支障はないが、舗装が粗い部分やひび割れ、植生の繁茂あり。

路面状況



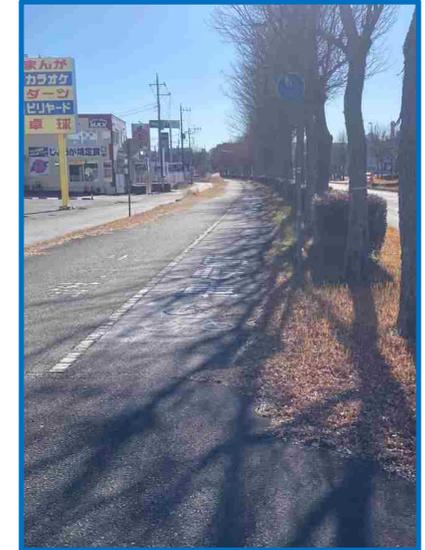
植生の繁茂、ひび割れ

● 天久保2丁目南～妻木（東側）

走行評価：◎

・ 区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



植生の繁茂、ひび割れ
（約50m）

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 妻木～吾妻3丁目（西側）

走行評価：△

- ・ 区間を通し概ね走行に支障はないが、舗装が粗い面や植生の繁茂が見受けられる。

路面状況



植生の繁茂、
塗装剥がれ
(約30m)



補修部の劣化

● 妻木～吾妻3丁目（東側）

走行評価：◎

- ・ 区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



植生の繁茂

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 吾妻3丁目
～吾妻4丁目西（西側）

走行評価：◎

・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



● 吾妻3丁目
～吾妻4丁目西（東側）

走行評価：◎

・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



橋の下に段差



- 〈凡例〉
- ★ 段差なし
 - ★ 2 cm程度
 - ★ 2 cmを超える



- 吾妻4丁目西～学園東（西側）
 走行評価：◎
 ・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況

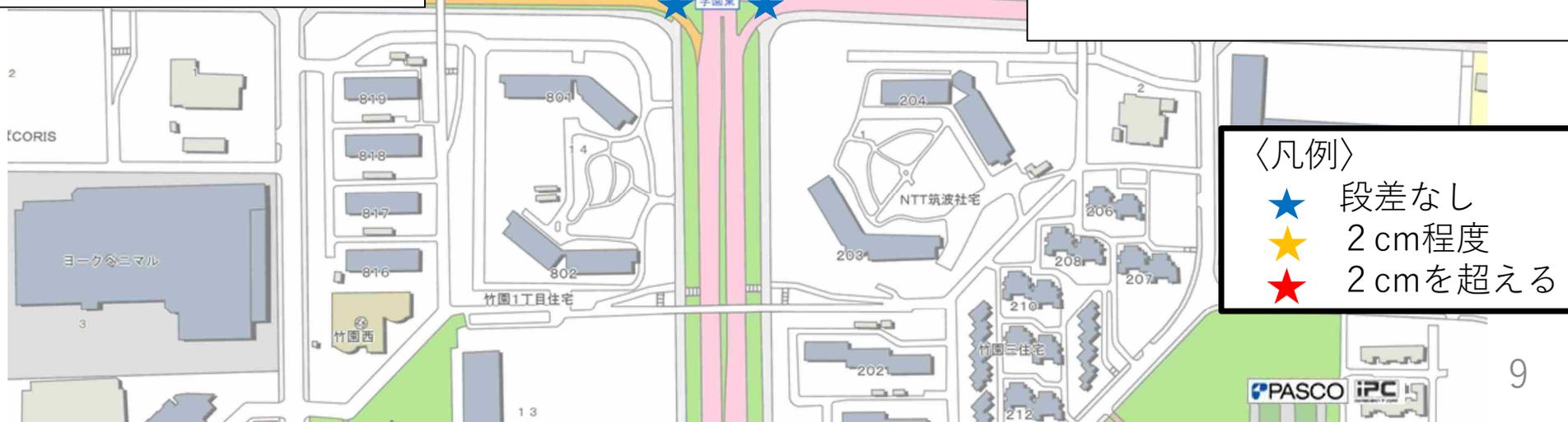


- 吾妻4丁目西～学園東（東側）
 走行評価：○
 ・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



橋の下に段差



- 〈凡例〉
- ★ 段差なし
 - ★ 2cm程度
 - ★ 2cmを超える

● 学園東～南大通り東（西側）
 走行評価：○
 ・白線側に段差があるが、走行に支障はない。

路面状況



段差(縦断方向 1 m程度)

橋の下に 段差

● 学園東～南大通り東（東側）
 走行評価：○
 ・概ね路面はきれいで走行しやすいが、根上がりによる波打ちや、レーンが狭くなっている箇所あり。（よけて通れる程度）

路面状況



- 〈凡例〉
- ★ 段差なし
 - ★ 2 cm程度
 - ★ 2 cmを超える

根上がりによる波打ちあり。（約5 m）
 植栽から土が流れてレーンが狭くなっている。

幅0.9m



● 南大通り東～千現1丁目南（西側）

走行評価：◎

・ 区間を通して路面は非常にきれいで走行しやすい。

路面状況

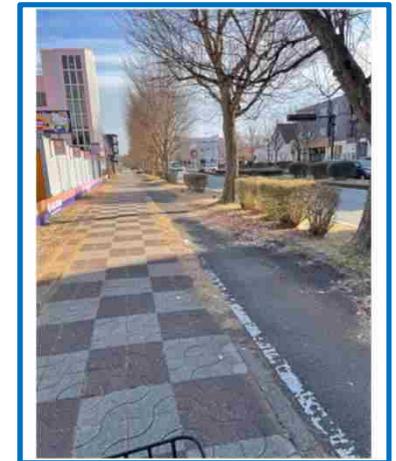


● 南大通り東～千現1丁目南（東側）

走行評価：○

・ 概ねきれいな路面であり、走行しやすい。一部歩行者との間にブロックの盛り上がりがあるが、走行自体に支障はない。

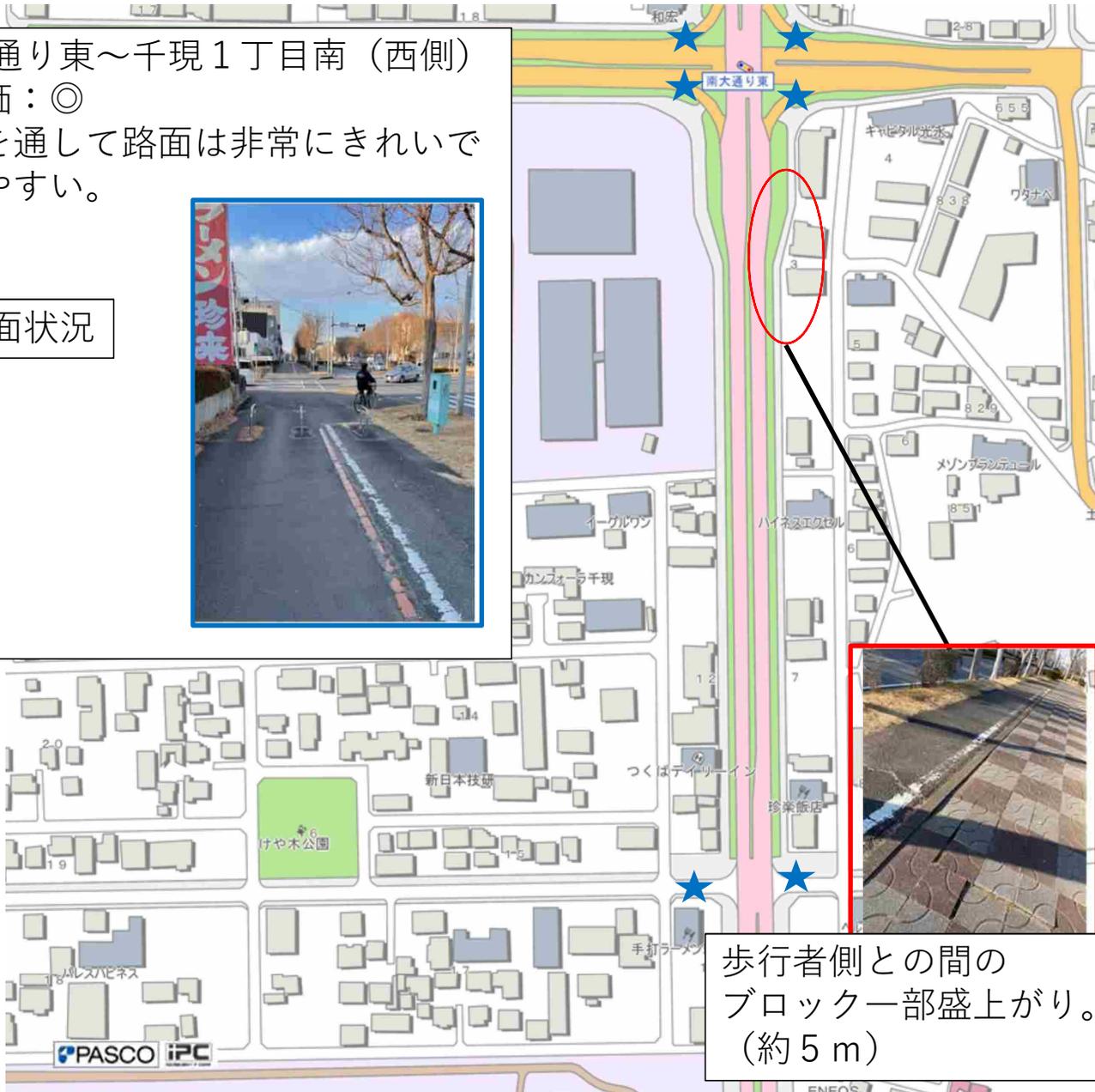
路面状況



歩行者側との間の
ブロック一部盛り上がり。
(約5 m)

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える



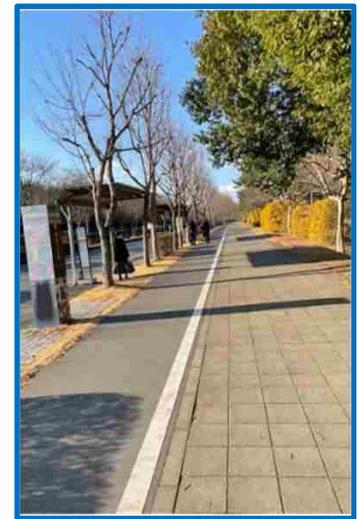
● 千現1丁目南～並木一丁目（西側）
 走行評価：○
 ・概ねきれいな路面だが、目立つ根上がり1箇所あり。
 ・JAXA前の交差点の段差が高い。（4cm）

路面状況



● 千現1丁目南～並木一丁目（東側）
 走行評価：○
 ・概ねきれいな路面だが、目立つ根上がりが2箇所あり。

路面状況



根上がり



根上がり



根上がり

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2cm程度
- ★ 2cmを超える

● 並木 1 丁目～並木 2 丁目（西側）
 走行評価：△
 ・ 区間を通して走行に支障はないが、
 舗装の粗さが目立つ。

● 並木 1 丁目～並木 2 丁目（東側）
 走行評価：△
 ・ 区間を通して走行に支障はないが、
 植生によってレーンが狭小になる部
 分あり。

路面状況



路面状況



陥没あり

段差あり
 狭小区間(幅0.7m)



大きな舗装剥がれ



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 並木2丁目～梅園2丁目（西側）

走行評価：△

- ・区間を通して舗装がやや粗いが、走行に支障はない。

路面状況



根上がり

● 並木2丁目～梅園2丁目（東側）

走行評価：◎

- ・区間を通して路面はきれいで走行しやすい。

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ☆ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 梅園2丁目～大角豆北（西側）

走行評価：◎

- ・ 区間を通して路面は非常にきれいで走行しやすい。
- ・ 梅園2丁目交差点の段差が高い。（3 cm）

路面状況



● 梅園2丁目～大角豆北（東側）

走行評価：◎

- ・ 区間を通して路面は非常にきれいで走行しやすい。
- ・ 梅園2丁目交差点の段差が高い。（3 cm）

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 大角豆北～大角豆（西側）

走行評価：△

- ・ 区間を通してやや舗装が粗いが概ね走行に支障はない。
- ・ 中古車店の前にボラード多数あり。
- ・ 大角豆北・大角豆交差点ともに段差が高い。（3～4 cm）

路面状況



中古車店前の自転車レーン内にボラード。



● 大角豆北～大角豆（東側）

走行評価：△

- ・ 区間を通してやや舗装が粗いが概ね走行に支障はない。
- ・ 大角豆北・大角豆交差点ともに段差が高い。（3～4 cm）

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

自転車ネットワーク補完路線の
路面状況調査について
(西大通り)

●西平塚～東平塚（西側）

走行評価：×

・区間を通して舗装の表層が老化して粗く、頻繁に根上がりやレーン覆う植生、ひび割れが見られ、自転車で走行した際にスリップやタイヤがとられる等、自転車の走行に難あり。

路面状況



レーン内の植生により、凹凸



ひび割れにタイヤがはまり危険



ひび割れ+根上がり+植生



沿道の竹林が歩行者レーンにはみ出して覆っている。



根上がり

●西平塚～東平塚（東側）

走行評価：×

・区間を通して舗装の表層が老化して粗く、根上がり、植生の繁茂が頻繁に見られ、振動やタイヤがとられる等、自転車で走行に難あり。

路面状況



レーン内の植生

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●東平塚～古内（西側）

走行評価：×

- ・全体としてひび割れ、植生の繁茂が見られ、タイヤがとられる等、自転車での通行に難あり。
- ・特に蓮沼橋での表層の粗さが顕著。

路面状況



ひび割れ+植生



ひび割れ+植生



ひび割れ

●東平塚～古内（東側）

走行評価：×

- ・全体として舗装の表層が老化し粗くなっているほか、ひび割れ、植生の繁茂が見られ、自転車での通行に難あり。
- ・特に蓮沼橋での表層の粗さが顕著（R7年度11月：橋梁補修工事実施中）

路面状況



ひび割れ+植生

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●古内～春日3丁目北（西側）

走行評価：×

- ・大学病院西を過ぎたあたりからひび割れ、根上がり、植生が多く走行に難あり。植生がレーンを覆っている区間があり、走行できない。
- ・同区間のレーンを分ける白線が消えている。



路面状況



白線の消失
(約50m)



レーン内を植生が覆っていることにより、走行時の振動あり。

●古内～春日3丁目北（東側）

走行評価：△

- ・区間を通して根上がり、ひび割れが多く、やや走行しにくい。
- ・大学病院西から南側の路面は非常にきれい。



路面状況



補修跡あり

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●春日3丁目北
～春日1丁目西（西側）

走行評価：○

・一部根上りがあるが、概ね路面はきれいであり、走行しやすい。

路面状況

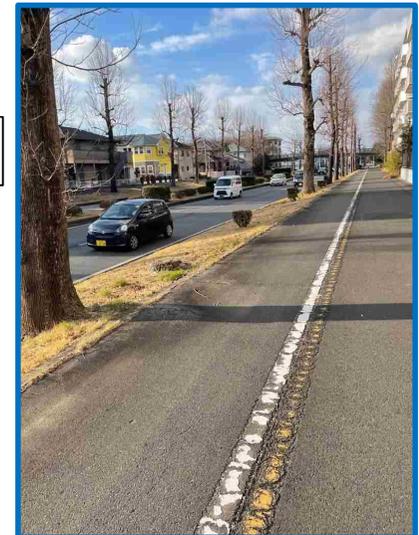


●春日3丁目北
～春日1丁目西（東側）

走行評価：○

・陸橋下の舗装荒れなど一部にひび割れがあるが、走行しやすい。

路面状況



ひび割れ

根上り

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●春日1丁目西（西側）

走行評価：◎

- ・概ね路面はきれいであり、走行しやすい。

路面状況

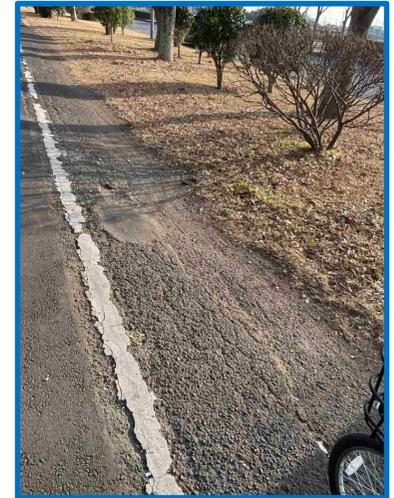


●春日1丁目西（東側）

走行評価：△

- ・全体的に舗装の老化による表層の粗さが目立ち、走行時に振動あり。タイヤがとられるようなひび割れも多く、走行しにくい。

路面状況



植生(土)のはみだし



ひび割れ・段差(約20m)



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●吾妻西付近（西側）

走行評価：◎

- ・区間を通じて路面は非常にきれいであり、走行しやすい。

路面状況



●吾妻西付近（東側）

走行評価：×

- ・吾妻西交差点の北側に舗装の粗さや大きな舗装剥がれが目立ち、走行時に振動あり。
- ・交差点の切り下げに段差はないが、一部えぐれがあり。

路面状況



舗装剥がれ



切り下げのえぐれ



路面荒れ

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●学園西付近（西側）

走行評価：○

- ・路面はきれいであり、走行しやすい。
- ・学園西交差点は段差はないものの、点字ブロックとの間にえぐれが目立つ。

路面状況



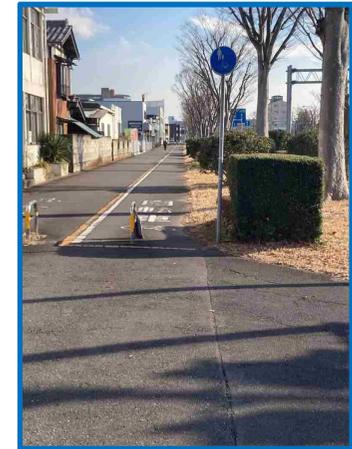
切り下げのえぐれ

●学園西付近（東側）

走行評価：○

- ・路面はきれいであり、走行しやすい。
- ・学園西交差点は段差はないものの、点字ブロックとの間にえぐれが目立つ。

路面状況



根上がり

根上がり

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

●南大通り西付近（西側）

走行評価：◎

- ・区間を通じて路面はきれいであり、走行しやすい。

路面状況



●南大通り西付近（東側）

走行評価：○

- ・区間を通じて路面はきれいであり、走行しやすい。
- ・植生でやや狭いところあり。

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える



幅0.7m

● 二の宮～洞峰公園通（西側）

走行評価：◎

- ・区間を通して路面は非常にきれいであり、走行しやすい。

路面状況



● 二の宮～洞峰公園通（東側）

走行評価：◎

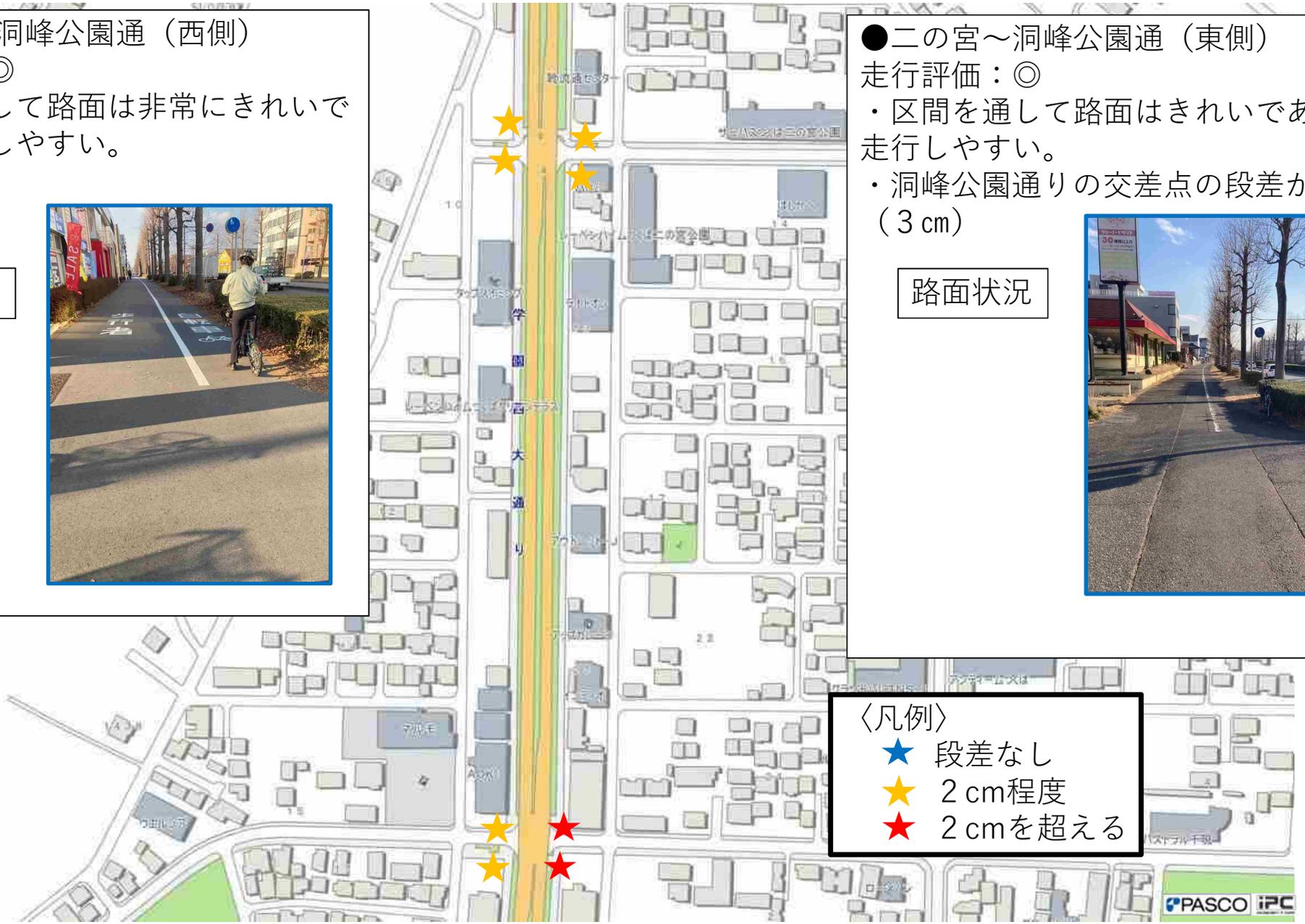
- ・区間を通して路面はきれいであり、走行しやすい。
- ・洞峰公園通りの交差点の段差が高い。（3 cm）

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える



● 産総研前（西側）

走行評価：△

・概ね走行に支障はないが、産総研を過ぎたあたりから洞峰公園入口にかけて大きなひび割れ、根上がりにより走行しにくい。

路面状況



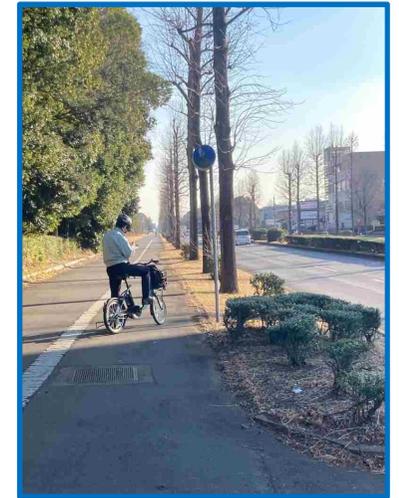
ひび割れや根上りの程度が酷く、走行しにくい。

● 産総研前（東側）

走行評価：◎

・区間を通して路面は非常にきれいであり、走行しやすい。

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 洞峰公園前（西側）

走行評価：○

- ・ 区間を通して路面はきれいであり、走行しやすい。
- ・ 一部で断続的な値上がりがある。

路面状況

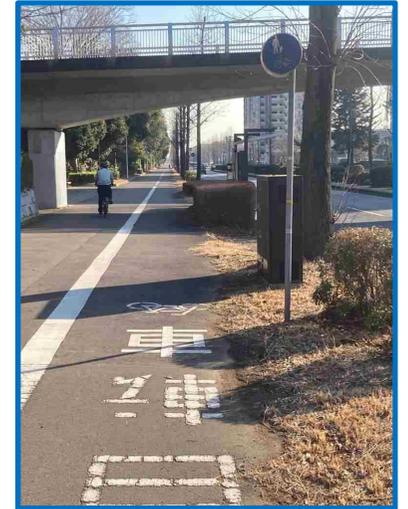


● 洞峰公園（東側）

走行評価：◎

- ・ 区間を通して路面は非常にきれいであり、走行しやすい。

路面状況



〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

断続的な根上がり



● 稲荷前北～稲荷前（西側）

走行評価：△

- ・ 区間を通じてやや舗装が粗いが、走行に支障はない。

路面状況



● 稲荷前北～稲荷前（東側）

走行評価：△

- ・ 舗装が粗く、断続的にひび割れた舗装から草が生えている区間あり。概ね走行に支障はない。

路面状況



大きい根上がり



根上がり(約10m)



ひび割れから植生 (約20m)

〈凡例〉

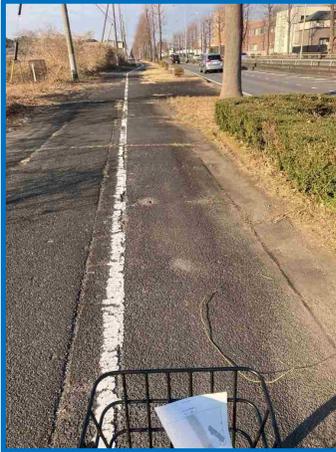
- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

● 稲荷前付近（西側）

走行評価：△

- ・舗装が粗いが、概ね走行に支障はない。
- ・稲荷前交差点の段差が高い。（4 cm）

路面状況



● 稲荷前付近（東側）

走行評価：△

- ・やや舗装が粗く、断続的に根上がりが多い区間あるが、走行に支障はない。
- ・稲荷前交差点の段差が高い。（4 cm）

路面状況



断続的な根上がり
（約30m）

〈凡例〉

- ★ 段差なし
- ★ 2 cm程度
- ★ 2 cmを超える

シェアサイクル「つくチャリ」の 提供エリアの拡大について

シェアサイクル「つくチャリ」について

つくば駅・研究学園駅を中心とするエリアの公共交通を補完する新しい移動手段として、シェアサイクル「つくチャリ」を実施。

項目	内容
概要	スマートフォンの専用アプリを用いて、各地に配置されたサイクルポート（シェアサイクル貸出・返却場所）間を自由に移動できる有料サービス。
利用料	77円/15分, 上限1500円/8時間 (8時間以降は再び77円/15分を加算) クレジットカードまたはキャリア決済のみ
自転車数 ポート数	(本格運用) 100台・49ポート
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・24時間利用可能 ・スマホアプリで利用可能 ・アプリ上でポートの空き状況が確認できる

3年間の実証期間を経て
令和6年10月から本格運用を開始

つくチャリがより使いやすくリニューアル



サイクルポート間を自由に移動！

返却する前に一時駐輪・修繕、解錠も可能！

詳細は専用HPをご覧ください

「Root One」の新モデルを導入！
買い物カゴが大きく、サドルは柔らかく、乗りやすさUP！

自転車・ボートの空き状況がアプリで確認できる！

24時間利用可能！

駅対面で利用可能！



市の公共交通を補完する、シェアサイクル「つくチャリ」は皆さまのご利用のおかげで2024年10月から本格運用を開始します！
ますます便利に使いやすい、つくチャリをぜひご利用ください。

※シェアサイクル「つくチャリ」は、スマートフォンにダウンロードした専用アプリを用いて、各地に配置されたサイクルポート間を自転車やボートで自由に移動できる有料サービスです。

🚲 登録方法

スマートフォンでQRコードを読み取って専用アプリのインストールと会員登録をします。



専用アプリからアカウント情報（メールアドレス・携帯電話等）を登録します。



🚲 利用方法

借出時は、サイクルポートで専用アプリを起動し「借りる」ボタンをタッチ。自転車に付いているQRコードを専用アプリで読み込み、鍵が自動で解錠したら出発。



返却時は、サイクルポートで自転車をラックに置き、自転車についての鍵を手動で施錠。専用アプリを起動し「返す」ボタンをタッチし、「返却に成功しました」と表示されれば返却完了。



※アプリ上で返却施錠をしないと料金が加算され続けます。
※サイクルポートの返却可能台数が0の場合は返却できません。事前にアプリ上のMAPでご確認ください。
※自転車および返却ポートの予約はできません。

🚲 お支払方法・利用料金

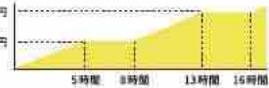
お支払いは、クレジットカードまたはキャリア決済のみ（現金での利用不可）

- ・77円(税込)/15分
- ・上限 8時間毎1,500円(税込)
- ※8時間以降は再び77円(税込)/15分を加算

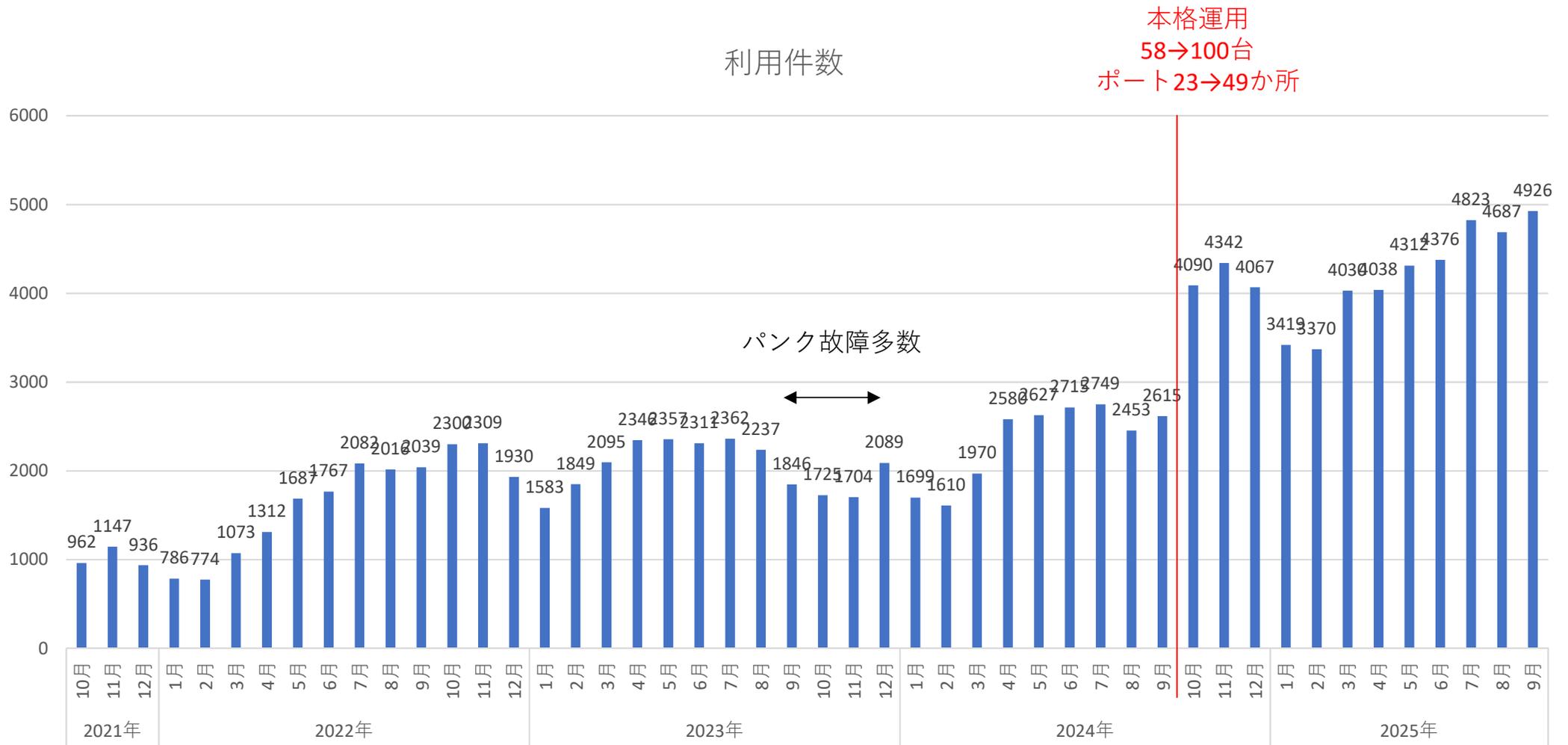
利用料イメージ

3,000円

1,500円



利用状況について



- 利用件数については、実証期間中から年を経るごとに増加している。
- 利用状況としては、4月から11月頃までは利用が増え、1月・2月に利用が減る傾向がある。
- 本格運用にあたって自転車・ポートをほぼ倍増したところ、利用件数は前年度比1.6～2.0倍になっている。

利用状況について

●本格運用開始後の利用区間（上位10件）

	貸出		返却
1	つくば駅	→	つくばリードタウン
2	つくばリードタウン	→	つくば駅
3	つくば駅	→	つくば駅
4	研究学園駅	→	東光台東交差点（BLANDE研究学園店）
5	東光台東交差点（BLANDE研究学園店）	→	研究学園駅
6	カスミ筑波大学店	→	つくば駅
7	研究学園駅	→	研究学園駅
8	研究学園駅	→	コーチャンフォーつくば
9	つくば駅	→	カスミ筑波大学店
10	コーチャンフォーつくば	→	研究学園駅

- 利用区間の上位は、実証期間中から「つくば駅・研究学園駅を発着とする利用」が占めている。

（本格運用開始後では、駅⇔その他ポートが約67%、その他ポート間が約33%）

提供エリアの拡大について

つくば駅・研究学園駅を中心とする半径2 km圏及び人口集中地区(DID)においては、順調に利用が増加していることから、引き続き拡充していく。

一方、さらなる自転車活用による移動の利便性向上を図るためには、シェアサイクルを新たなエリアへ拡大する必要がある。

利用者アンケート等で要望が多かった場所で、新たな提供エリアの候補としては、「万博記念公園駅」「みどりの駅」の2つが挙げられる。

既存エリアの利用実績や他市の利用実績報告書では駅を発着とする利用が多いこと、利用者の利便性や自転車の再配置業務の効率等の観点から既存の提供エリアと隣接していることが望ましいことから「**万博記念公園駅を中心とする半径2 km程度のエリア**」を新たな提供エリアとする。

提供エリアの拡大について

新たな提供エリアとする「万博記念公園駅を中心とする2 km圏域」は右図のとおりとなる。

既存エリアとは異なり、人口集中地区(DID)外であること、大きな企業や研究所から距離があること、大学生の利用は少ないと考えられることから、既存エリアとは異なる利用状況となることが予想される。

したがって、万博記念公園駅エリアについては、2～3年程度の実証事業として期間を限定して実施し、利用件数や自転車の稼働率等をもとに評価・事業の見直しを行うものとする。

シェアサイクル事業の性質上、一定数のサイクルポートの整備が必要となることから、開始時期は令和8年秋頃を目標とする。

